



Citroën Traction Avant 15-Six D Berline

- 1. Caterham Super Seven 600 är ren oförstörd glädje**
- 2. Drömresa i nya VW California**
- 3. GM och Hyundai vill bygga bilar tillsammans**
- 4. BMW-fabriken pausas**
- 5. Tesla och BYD avvaktar valet**
- 6. Husqvarnas nya hyllning till sitt svenska arv**
- 7. Koenigseggs racerbil CCGT återigen redo för banan**
- 8. Fiat 1100 TV Cabriolet**
- 9. Citroën CX har varit en framtidsbil i 50 års tid**
- 10. Stålkarosserier byggas i Europa**
- 11. Citroën**



1. Caterham Super Seven 600 är ren oförstörd glädje

Av Joe Holding Publicerad 13 sep 2024

Vänta lite, har du inte recenserat det här tidigare? Du tänker på den identiska Caterham Super Seven 2000, som får samma gamla, gamla stil som den här men en pokier 2,0-liters Ford-motor huggen ur Seven 360.



FILM: <https://youtu.be/532ljj1xzAY>

Bilen vi har här är 600:an, som hämtar sin kraft och drivlina från den ödmjuka lilla **170**:an. Så Suzukis 660cc 3cyl turbo, bara 84 hk och en femväxlad manuell växellåda, men den typ av retro signaler som skulle låta dig glida in i ett tidigt avsnitt av *Call the Midwife* utan att se malplacerad ut i efterkrigstidens Poplar.

Och det är den enda skillnaden?

Ganska mycket. Till skillnad från **170** kan du inte kryssa i rutan för R-paketet, men det mesta av vad det ger dig är ändå valfritt. Extrafunktioner som kastas in här är bland annat de karossfärgade 14-tumslegeringarna, ett sänkt golv (600 pund), räfflade lädersäten (1.000 pund), sidopaneler i läder (1 000 pund) och ytterligare 1 300 pund läder och matta. Ja, grundpriset på 29 990 pund hänger inte kvar särskilt länge. Att få Caterham att bygga den åt dig lägger till ytterligare 2 595 pund till räkningen. Hur bra är din DIY?

Det finns en handfull exklusiva (eh, tidsenliga färger). Och du kan lägga till en diff med begränsad slip för 1 250 pund. Men det missar snarare poängen med en sådan här bil.



Vad, eh, *är* poängen med en bil som denna?

Bra fråga. 600 och 2000 verkar vara Caterhams sätt att tilltala dem som tycker att standardsjuvan - och du får gärna använda lite fantasi här - är *alldeles* för modern och framtidsinriktad. Du vet, sånt som man ser hela tiden parkerat vid fritidsgårdar och McDonald's drive-thrus.

Skämt åsido, Caterham fördubblar helt enkelt det som gör deras bilar så attraktiva i första hand. Om du har något som framkallar en svunnen tid vid varje tur, varför *skulle du inte* höja nostalgien till 11? Ta på dig de rosafärgade glasögonen Vera, vi ska ut på en utflykt.

Och jag tror att 600 är den bättre av de två; Glöm stor effekt i förhållande till vikt och straffande acceleration, den här saken tar bort allt som är vardagligt med körning och lämnar dig med de bra sakerna. Det är ren, obefläckad glädje. Och tio tusen mindre.

Och inte särskilt snabbt, det kan jag slå vad om.

Det sa jag inte. På pappret ser 0-62 mph på 6,9 sekunder inte mycket ut för världen, men när din rumpa är så här nära vägen och luften attackerar dig från alla vinklar... Det känns snabbt.

Min poäng är att det inte handlar om att vara snabb. Det handlar om att njuta av att köra. Känslan av tillfälle när du sjunker ner i sätet; styrningens omedelbarhet; känslan av näsan först när den slår in i ett hörn; vinden i ditt hår och solen

Okej, det är tillräckligt.

Tyvär, rycktes med där. Men det finns en oskuldsfullhet i dess mekaniska enkelhet som man helt enkelt inte ser så ofta längre. Tvåkolvsbromsar fram och trummor bak, smala Avon ZTV-däck, kuggstångsstyrning och inte mycket mer. Var är ADAS? Var är backkameran? Var är batteriet på ett halvt ton? I en annan tid, son, det är där.

Precis som 170 är 600 full av information och du sitter i epicentrum av det hela och slår tillbaka det med en nedväxling här, en korrigering där. Turbon kvittrar varje gång du lyfter. Manualens korta kastlängd är målmedveten och avgörande. Och efter ett par timmar, ett riktigt träningspass.

Precis rätt mängd grepp också. Med bara 460 kg att klamra sig fast vid ger dessa däck dig självförtroendet att utforska bilens gränser genom en kurva. Men inte i den typ av hastigheter som ger dig problem med den lokala polisen. Ideal.



Är det något fel med den?

Åh, massor. Caterham är fortfarande immuna mot innovation, så konceptet med en mugghållare är fortfarande ett tabu **i deras nya huvudkontor i Dartford**. Det uppknäppta taket är ett kungligt krångel. Pedallådan är oanvändbar om du har stora fötter. Indikatorn avger ett irriterande ljud. Värst av allt är att den rena vibrationen genom ramen gör speglarna helt meningslösa. Så att smälta samman med trafiken är milt sagt skrämmande.

Som tur är är det något med den charmiga lilla anakronismen som utnyttjar främlingars vänlighet när du dyker upp i sikte. Livet på 600 är en aldrig sinande ström av leenden, vinkningar, höjda tummar och att bli flashad. Nej, *inte på det sättet*. Med strålkastare när du släpps ut ur korsningar. Ärligt.

Och däri ligger den verkliga magin med Caterhams lättaste, minsta sju. Det gör alltid din dag, och du får hela tiden känslan av att du gör detsamma för andra människor också. Helt enkelt genom att köra förbi. Det är en härlig känsla på vägen.

Man kan hävda att standard 170 gör allt detta ändå, om du vill spara lite pengar. Men om du har råd (och en skotskrutig halsduk i garderoben)... Skaffa en. Du kommer inte ångra dig. Och resten av världen kommer att älska dig för det.



Joe Holding



2. Första åkturen: Drömresa i nya VW California

Av redaktören bytbil 2024-09-10

Text Morten Bek

VW California har alltid varit en lådformad skåpbil med uppfällbart tak. Den nya är en personbil med rundare former, vilket öppnar upp för helt nya upplevelser.



Den stora nyheten borde egentligen vara att Volkswagens **California** för första gången finns som plug-in hybrid – och till och med med fyrhjulsdrift. Plug-in-hybriden lyser dock med sin frånvaro när jag kommer ut från flygplatsen i Sloveniens huvudstad, Ljubljana, för att låna nya **California** för en tre dagars utflykt med övernattnig. I den tvåfärgade California Ocean sitter istället en dieselmotor. Det kommer också en bensinversion med 204 hästkrafter.

Plug-in-hybriden är en kanske den största av många nyheter för **California**. Något jag dock tror är lika viktigt för många är nyheten om att Volkswagens camper nu inte längre är en skåpbil med uppfällbart tak, madrasser och en enda skjutdörr. **California** är nu en MPV, en personbil som är baserad på den långa versionen av **Multivan**. Jag älskar den föregående **California** för dess klumpighet och vänliga utstrålning. Som förare sitter man i den som om California vore en buss, och allt skakar och skramlar eftersom fjädringen är stenhård. Det har dock sin charm och bilen är av många skäl lätt att älska.



Som att köra en vanlig, stor MPV

Charmen i den gamla glömmes man dock snabbt om man skaffar sig en ny **California**. Den är nämligen ännu lättare att älska. Det är som att köra som en riktigt bra, stor MPV. **Multivan** är baserad på samma plattform som **Golf**, **Passat**, **Touran**... ja, personbilar som är bra, säkra och komfortabla. **California** har en körklar vikt på nästan 2,4 ton och karossen är 27 centimeter längre än om man mätte den gamla **California T6.1**. Men **California** är ungefär lika bred och hög som tidigare, så den ska nog passa in i ett parkerings-garage, om man kommer ihåg att den är lång.

Under tre dagar och cirka 500 kilometer, mer eller mindre, kör jag genom Slovenien, Kroatien och Italien, och **California** med 150 hästkrafter klarar av stad, landsväg och motorväg utan problem. Den mycket tystgående motorn får campern upp i 150 km/h utan några bekymmer, där vinden knappt gör sig påmind på insidan. **California** ligger stabilt och perfekt på vägen. Det är mer imponerande att många kilometer i bergen på vägar med riktigt trånga hårnålskurvor, dålig sikt och usel asfalt inte verkar påverka bilen det minsta. Den gamla **California** skulle ha vinglat runt, och jag skulle ha sänkt farten ordentligt. Den nya flyger runt som om jag riskerar att bli uteläst från en camping om jag inte skyndar mig.

Det är styrningen, fjädringen, väggreppet. **California** är nu en modern bil med de köregenskaper och den körsäkerhet det medför. För mig är det mer charmigt än att köra en skåpbil.

Utmärkt överblick över vägen

Multivan-basen är inte en MPV i stil med Touran eller den bortgångna Ford S-Max. Det är en hög bil med utmärkt överblick och en fantastisk körställning. Benen i en bra position, ratten fortfarande lite som i en stor buss. Det finns, som det ska vara, två armstöd på varje framstol, och jag använder dem flitigt. För första gången kan man nu välja framstolarna med höjdinställning OCH 180 graders rotation. Så du kan vända stolarna mot baksätena, och du kan höja och sänka som du önskar. Dörrsidorna är mindre och det finns färre förvaringsutrymmen. Å andra sidan är materialkvaliteten bättre, och det finns många fler säkerhetssystem än tidigare. Infotainmentsystemet är en äldre generation än i den nya Passat och de senaste ID-modellerna, så klimatanläggningens temperatur visas inte synligt på framsidan. Jag kan dock lyckligtvis säga att klimatanläggningen inte kräver några stora justeringar för att klara en utomhustemperatur på 32 grader.





Två skjutdörrar och många praktiska detaljer

Det som mest påminner om den utgående **California T6.1** är uppfällningstaket. Det har i stort sett samma bredd på taket, och madrassen och underlaget är de så kallade "fjäderkopparna", som ersatte lamellbotten för några år sedan. Jag sover däruppe två gånger, och komforten är bra. LED-lamporna är för svaga för läsning, men de tre öppningarna med nät – ett på varje sida och det stora framtill, som helt kan tas bort – ger bra luftcirkulation. Det är en långsam och frustrerande uppgift att få uppfällningstaket på plats när det ska fällas ihop. Kanske beror det på att bilen är en förproduktionsversion, som VW brukar säga. Men jag tvivlar, för det är – som det alltid har varit – ett jobb för två att få hela tältduken under taket när det körs ner. Det slutar ofta med att den sitter snett eller fastnar, vilket med tiden kommer att slita på konstruktionen.

På nedervåningen finns det två (eller fyra) enkelsäten och två av de totalt fyra sovplatserna. De två sätena i testbilen är enkelsäten som ersätter den gamla bänken. De är lätta att flytta, och de fälls enkelt ner för att ge ett underlag för madrassen. Den är smalare än tidigare eftersom **California** nu har skjutdörrar på båda sidor. Den extra dörren borde alltid ha funnits där. Tillgången är mycket bättre, och kylskåpet i slutet av köksavdelningen är lätt att nå. Det kyler för övrigt riktigt bra. Styrningen av temperaturen och campingrelaterade detaljer som avloppsvatten och belysning sköts via den lilla pekskärmen precis vid den högra skjutdörren. Enkelt och bra.

Markisveven flyttas ut

De två campingstolarna ligger fortfarande i ett utrymme i bakluckan, medan fällbordet för måltider utanför bilen har flyttats från skjutdörren till en plats ovanpå den låda i bagageutrymmet som madrassen vilar på. Det är möbler av mycket hög kvalitet.

Natttemperaturen på campingen i Kroatien med utsikt över Slovenien sjunker inte under 23 grader, så jag uppskattar en smart ny detalj: en plasthållare, eller skena, med inbyggt insektsnät som skjuts in i toppen av fönsterramen i framdörrarna. Det kräver lite övning, men bara lite. Sedan har man extra frisk luft utan att släppa in insekter. Hållarna ligger i en stor tygpåse som hänger i den bakre sidorutan på högra sidan. Enkelt och tillgängligt. Det finns skåp och eluttag, och även en diskho och en gasspis. Gasflaskan är betydligt svårare att komma åt än tidigare eftersom den har fått ett trångt utrymme i botten av skåpet i bagageutrymmet. Men själva gasöppningen sitter inte långt från spisen, så det besväret är begränsat.

Varje gång jag har kört **California** tidigare har veven som används för att rulla ut och in markisen legat och skramlat runt i en låda under baksätet. Eftersom det inte längre finns någon låda, krävdes en ny lösning. Den är perfekt: veven ligger nu låst inne i själva markisens låda.

Tre dagar i full fart

Vad är det som gör **California** speciell? Den kompakta campern har en trogen skara följare trots att den inte direkt är gratis. De flesta köper den för att den kan användas som familjebil i vardagen. Den har sittplatserna och den tar inte upp för mycket plats, trots att den nu har blivit något längre. Jag tycker att jag lär känna nya **California** bra under de tre dagarna genom vackra landskap, tråkiga städer och på långa motorvägar. Den gör både den delen av resan och själva campingen ännu bättre än jag förväntade mig. **California** är en annan bil än tidigare, och jag tycker att det är till det bättre.

Det finns fem versioner av nya California och två av dem säljs i Sverige: Beach Camper som börjar på 754 900 kronor och Ocean som börjar på 854 900 kronor. Det är alltid något att intresset för **California** bara har vuxit med tiden, så om man någon gång vill sälja den, står många redo att ta över och betala dyrt för den.

Volkswagen California Ocean 2,0 TDI

Motor: R4, 1.968 cm³

Effekt: 150 hk/360 Nm

0-100 km/h: Ej angivet

Toppfart: 188 km/h

Förbrukning: 6,7 l/100 km

CO₂-utsläpp: 177 gram/km

Mått: 517/194/197 cm

Körklar vikt: 2 386 kg **Dragvikt:** 2 000 kg

Bagagevolym: Ej angivet

Pris: 854 900 kronor (Volkswagen California börjar på 754 900 kronor)



3. GM och Hyundai vill bygga bilar tillsammans

Bobby Green 2024-09-13 kl 08:00

Ska öka konkurrenskraften.



I mitten Mary Barra från GM och Euisun Chung från Hyundai

Mary Barra från GM och Euisun Chung från HyundaiGM och Hyundai har nu ingått ett partnerskap där de ska undersöka om de på något bra vis kan samarbeta när det kommer till att utveckla nya bilar, drivlinor och tillhörande tekniker. Målet är att gemensamt kunna få ner både utvecklingskostnaderna och tiderna det tar att få fram produkter - allt för att kunna öka konkurrenskraften. Framöver kommer de båda biljättarna att titta på allt från passagerarfordon till arbetsfordon och det ska forskas på gemensamma förbränningsmotorer, elmotorer och vätgasdrivlinor. Även att skaffa råmaterial till batteritillverkning ska bli något man gemensamt hjälps åt med.



Bobby Green

4. BMW-fabriken pausas – leveransstopp för 300 000 bilar

Publicerad 2024-09-13 kl 14:40

(uppdaterad 2024-09-13 kl 14:48)

Text Erik Söderholm

BMW måste sätta fabriken i Dingolfing på paus tills bromsproblemen är lösta. Under tiden råder leveransstopp för 300 000 bilar.



BMW har tvingats stoppa tillverkningen i fabriken i tyska Dingolfing. Som det ser ut nu kommer produktionen återupptas först i nästa vecka, uppger [Bayrischer Rundfunk](#).

En anledning är BMW:s stora återkallelse för ett **fel på bromsarna** som kan påverka 1,5 miljoner bilar över hela världen.

Återkallelsen kommer **kosta miljardbelopp** och enligt uppgift kommer BMW avsluta samarbetet med underleverantören Continental på grund av problemen. Tillverkningen återupptas bara om bromsproblemen är lösta.

En annan anledning är att efterfrågan på bilar i Kina – som är en extremt viktig marknad – minskar.

BMW har redan byggt mer än 300 000 bilar som inte kan levereras på grund av felet i bromssystemet och enligt källor inom företaget är lagerutrymmena nu fulla.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Efter jätteåterkallelsen: Miljardsmäll för BMW



BMW:s knep: Mjukvara i stället för verkstadsbesök



Bromsfel i BMW-bilar – så många svenska bilar omfattas

5. Tesla och BYD avvaktar valet – paus för nya fabriker

Publicerad 12 sep 2024 kl 12.49

Både Tesla och kinesiska BYD tänker bygga bilfabriker i Mexiko. Men efter Donald Trumps hot om att införa strafftullar även för bilar från det södra grannlandet läggs planerna på is. Nu avvaktar både Tesla och BYD hur det går i valet mellan Trump och Kamala Harris innan spaden sätts i marken i Mexiko.



*Kamala Harris ställs mot Donald Trump i presidentvalet i USA.
Vem som vinner kan påverka byggen av flera bilfabriker i Mexiko.*

Höga importtullar för elbilar från Kina har fått flera biltillverkare att se sig om efter andra länder att bygga bilar i. Kinesiska BYD planerar att bygga bilfabriker i både Ungern och Turkiet för den europeiska marknaden men också fabriker i Brasilien och Thailand.

Under året har BYD också undersökt flera orter i Mexiko. BYD:s vicepresident Stella Li har besökt Mexiko City men även Guadalajara är aktuell för en BYD-fabrik liksom en tredje ort.

Även Tesla har undersökt möjligheten att bygga en ny större bilfabrik i Mexiko men planerna ligger på is redan i somras. Teslas fabrik var tänkt att byggas i Nuevo Leon för en total investering på över 100 miljarder.

Inget transitland

Anledningen till att Tesla och BYD tvekar är Donald Trumps hot om att införa strafftullar på bilar från Mexiko. Trump vill att produktionen flyttas till USA och han ser ingen skillnad på produktion i Mexiko eller Kina.

Teslas Elon Musk stöttar öppet Donald Trump, trots den förre presidentens skeptiska hållning till elbilar och hans flirt med den amerikanska oljeindustrin.

Mexiko har sedan många år ett handelsavtal med USA och Kanada men såväl den sittande presidenten Joe Biden som Donald Trump har ögonen på om Mexiko blir ett slags transitland för kinesiska biltillverkare som vill undvika tullar.

Så oavsett vem som vinner presidentvalet i november kan en bilfabrik i Mexiko bli en dålig investering.

6. Husqvarnas nya hyllning till sitt svenska arv

Av Andreas Jemn 12 september 2024 kl 11:41

Husqvarna hyllar sitt svenska arv. Nu släpper de en blågul retroversion av märkets klassiska enduromaskin. – Den sista motorcykeln tillverkades här i Husqvarna 1987, berättar Johnny Augustin, Husqvarnas museichef.



FILM: <https://youtu.be/yVNNPyeVS7k>

Husqvarna är ett av världens äldsta motorcykelmärken. Få tillverkare har satt sådant avtryck i leran runt om i världen som den här stolta småländska motorfabriken. Från början var det en gevärstillverkare, som grundades under Karl XI regenttid 1689.

– De tidigare motorcykelsatsningarna var egentligen ett sätt för Husqvarna att visa att man hade kvalitet på allt som tillverkades, berättar Johnny Augustin.

Husqvarna började tillverka motorcyklar 1903, samma år som Harley Davidson slog upp portarna i Milwaukee. I början köpte man motorerna från Belgien, men sedan kom världskriget och då blev det importstopp. Istället fick man lära sig att bygga egna motorer. – Man tillverkade bra motorer för att vinna tävlingar och tog fram metallegeringar med bland annat magnesium, berättar Johnny Augustin.

Det här arbetet gav lön för mödan, under mellankrigstiden slog Husqvarna världen med häpnad. Deras motorcyklar var i mästarklass.

– Det var till och med så att Morton slutade att tävla, man tröttnade på att bli slagna av en svensk symaskinsfabrik, berättar Johnny Augustin.

Efter andra världskriget kommer en av de stora revolutionerna. Sixten Sason som senare skulle bli berömd för att han skapade Saab 92 konstruerade Silverpilen. En 175 cc lättviktsmotorcykel med stark motor, en maskin som passade perfekt för att tävla under tuffa förhållanden.



– Det blev den stora explosionen för motocross, visst hade man tävlat lite tidigare. Men det var nu som motocross blev en folksport, säger Johnny Augustin.

Husqvarna blev världsledande när det kom till att bygga endurohojar. Ett märke som väckte respekt över hela världen.

– Om man jämför med andra märken som kunde bygga fler motorcyklar på en månad än vad Husqvarna gjorde under hela sin tid i Sverige, men det är få märken som gjort sådana avtryck, säger Johnny Augustin.

Husqvarna såg till att få Silverpilen till USA. Där visade fabriken egna förare, som också var anställda som vanliga arbetare, upp motorcykeln och det blev succé. Alla blev imponerade och Silverpilen blev en stor exportsuccé.

För att hylla Husqvarnas historia har nu de österrikiska ägarna tagit fram den klassiska designen från 1980-talet. En endurohoj med gult och blått insprängt i ett knallvitt chassi. För alla de som minns de klassiska tävlingarna från förr kommer den här motorcykelserien "2025 Heritage limited edition model" att väcka minnen.



Andreas Jemn

LÄS MER:

- [Steve McQueens Husqvarna såld för miljonbelopp](#)
- [Fans rasar mot HD:s vänsterprofil: "Själv mord"](#)
- [Harley Davidson tvingas backa från ny PK-image](#)
- [Åk som The King – Elvis sista HD och limo kan bli dina](#)
- [Fabriksny BMW från 1974 hittad – se otroliga tidskapseln](#)
- [Svenska paret vann över Jaguar – slipper förstöra sin bil](#)

Feber

7. Koenigseggs racerbil CCGT återigen redo för banan

Av Bobby Green 2024-09-12 kl 20:00

Kommer den äntligen få rejsa på Le Mans?



FILM: <https://youtu.be/5qHbRmW7Tc8>

För att delta i Fia GT-tävlingar tog Koenigsegg år 2007 fram modellen CCGT baserad på CCR. Den bantades ner till ett ton, har V8:a som ger över 600 hästar och till detta en sexväxlad sekventiell låda. Men det blev aldrig några tävlingar med bilen då regelverket ändrades bara två månader efter att bilen var färdig. Så bara ett exemplar tillverkades, och förra året såldes detta för över 44 miljoner kronor på auktion. Nu är bilen tillbaka från på spa-behandling i Ängelholm, redo för banan och kanske kan den äntligen få tävla på Le Mans.



Bobby Green

8. Fiat 1100 TV Cabriolet 1958

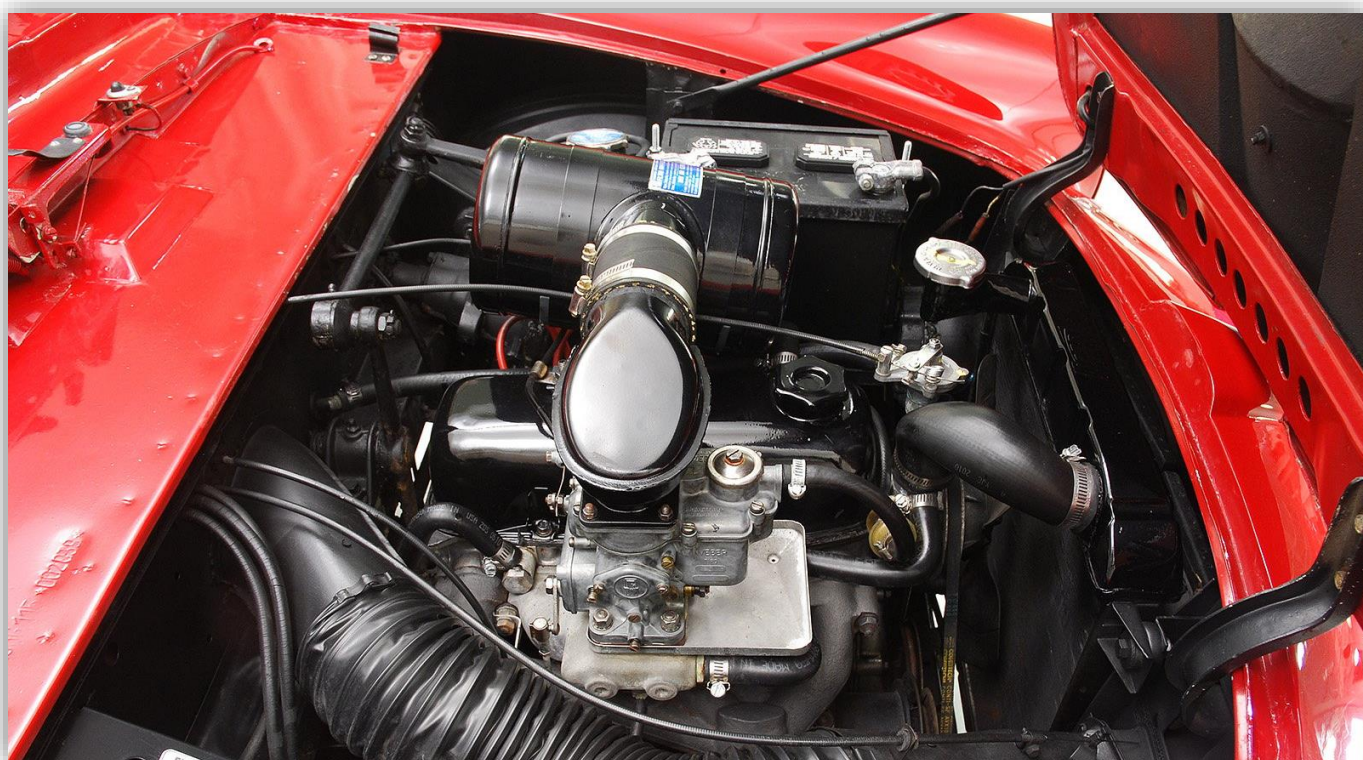


Fiat har historiskt sett varit känt för att producera små, massproducerade och mycket prisvärda bilar, men under 1950- och 1960-talen förändrades denna image när sportigare modeller introducerades och de Abarth-trimmade Fiat-bilarna samlade på sig racingsegrar runt om i Europa. Även om modeller som 500 och 600 var viktiga för företagets framgångar, introducerade 1100-serien en konstruktion med en kaross och med tillkomsten av 1100 TV gjordes en samlad ansträngning för att bygga billiga sportbilar.





Det var 1953, under ledning av Fiats chefsdesigner Giovanni Zoboli, som Esparsa Comprenelli designade TV:n 1100 (Turismo Veloce). Medan Auto Sport refererade till 1100/103 Fiat sedan som "en Ford Consul med en touch av Hillman Minx i grillen", var Turismo Veloce helt och hållet högklassig. **1100** TV Cabriolet var tillgänglig fram till 1958 och kännetecknades av sådana stylingfunktioner som en delad, infälld grill, upprullningsbara fönster och en omslutande vindruta.





Denna attraktiva 1100 TV har bara haft två ägare från ny. En komplett, fotodokumenterad restaurering slutfördes för två år sedan och bilens skick återspeglar det senaste restaureringsarbetet och dess låga körsträcka. Den är en ovanlig syn i amerikanska samlarbilskretsar och har också varit med i många tidningsartiklar under de senaste tolv åren.

Fiaten är utrustad med en mycket eftertraktad ratt i Nardi-trä och har nyligen fått ytterligare kosmetiska förbättringar, bland annat vita däck, en ny korrekt interiör och en mekanisk service och uppfräschning.

Den lilla italienska sportbilen har en passande röd finish med en ny svart sufflett. Den eleganta interiören har nyligen försetts med brun klädsel med röda detaljer samt dörrpaneler och mattor, som alla är av rätt typ och tyg. Beteckningen Voiture Speciale tros vara en referens till just detta utrustningspaket. Instrumentbrädan är också fabrikskorrekt. Föremål av särskilt intresse inkluderar de korrekta knock-off-hjulen i turbinimitation, som nyligen polerades, samt de vridbara framsätena – en genial funktion som gör det lättare att kliva i och ur.

Tidstypiska franska annonser för 1100 TV hävdade att den tvåsitsiga cabrioleten hade förmågan att "accentuera den sportiga karaktären hos 1100 TV". Med sin livliga prestanda och hantering fångade den verkligen entusiasmen hos sina dyrare italienska motsvarigheter hos Ferrari och Maserati och fortsätter att erbjuda samma körglädje med ett mycket attraktivt och körbart stylingpaket.



9. Citroën CX har varit en framtidsbil i 50 års tid

BACKSPEGELN

Publicerad 2024-07-21 kl 06:30 Text Calle Carlquist

Det blev nästan 1,2 miljoner exemplar av Citroëns superbekväma framtidsbil CX.



Att skriva om någon av Citroëns stora modeller från förr garanterar läsarkontakt. Inget annat märke förutom dagens Tesla har lika pålästa, entusiastiska, arga eller tillrättavisande "följare", beroende på vad man dristar sig till i texten.

Tidigare i år avhandlades [Citroën C6 under denna vinjett](#) och i mejlkorgen tickade snart flera läsarsynpunkter in, tack för dem. Någon tyckte att C6 var utslätad och hade vansläktats i sitt revolutionära sinne jämfört med vad märket tidigare åstadkommit.

Så har det alltid låtit, inte minst när CX dök upp 1974 som ersättare för märkeskultens översteprästinna DS från 1955. Dess skugga över allt Citroën företagit sig sedan dess är obeskrivligt stor. ViB:s reporter Björn Svallner inledde sin CX-provkörning sommaren 1974 – det är 50 år sedan – med att konstatera att förväntningarna varit högt ställda: "Kanske för högt för bilarna är – jämfört med tidigare Citroënyheter – inte speciellt avancerade. Jämför man däremot med vad andra tillverkare kommer med, då ligger Citroën långt före."

»Instrumentbrädan är typiskt fransk i ordets värsta bemärkelse.«

I planerna för CX fanns en wankelmotor, utvecklad i samarbete mellan Citroën och tyska NSU i projektet Comotor SA. Oljekrisen 1973 och problem med tillförlitligheten satte effektivt P för motorn och man fick fila vidare på de stötstångsmotorer som konstruerades redan på 1930-talet, men de placerades på tvären i CX.

modell 75 Nya Citroën framtidens melodi?

Det är tjugo år sedan Citroën presenterade 3D/01 modellerna och de står sig än i dag. När man kommer med den nya CX-serien, ja då är det inte utan att man väntat sig en ny modell som också ska stå sig i tjugo år.

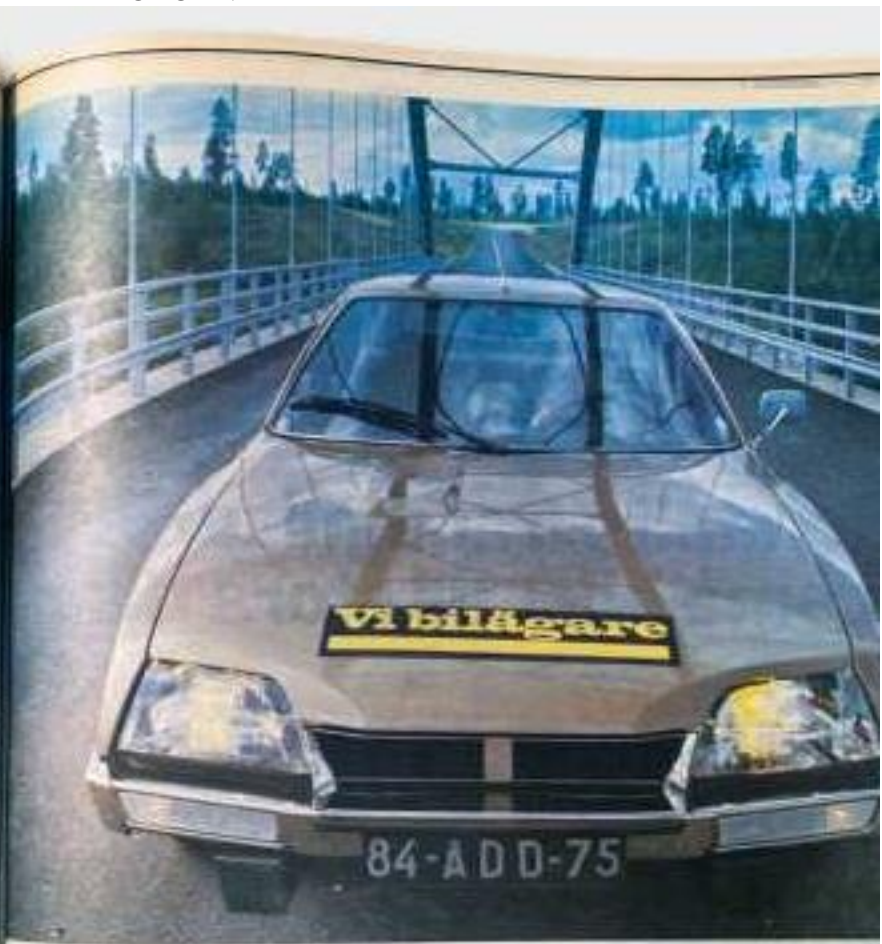
Står den sig till 1994?

Enligt de som arbetat på Citroën har den nya modellen byggts på samma grund som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna.

Körmodell
Körmodellen är byggd på samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna.

Låg vikt inom ramen för ekonomin

Den nya modellen har byggts på samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna.



En framtidens bilkonstruktion är att man inte ska ha en bil som är byggd på samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna. Detta innebär att den nya modellen kommer att ha samma grundkonstruktion som de tidigare modellerna.

För karossformen svarade Robert Opron som också låg bakom lyxsportcoupén SM och mellanklassaren GS. Linjernas släktskap med Pininfarinas BMC Berlina Aerodynamica gick dock inte att dölja, en modell som visades redan 1967 utan att gå i produktion.

Namnet CX anspelade förstås på det franska uttrycket för luftmotståndskoefficient. Värdet 0,36 var högst lågt 1974. Inget konstigt i det, en Citroën skulle vara "hal", men under skalet fanns åtskilligt man inte sett tidigare. Först och främst var det ramen, en 130 kilo tung, sparkstöttingliknande konstruktion som hjulupphängning och drivning monterades i innan den skruvades fast i bilens undersida, isolerad från denna av tolv gummikuddar. Kombinationen med den gashydrauliska fjädringen gjorde att bilen svävade fram oavsett underlag och gav ytterst låg ljudnivå.

Två versioner erbjöds strax efter debuten, 2000 och 2200. Den senare hade servostyrningen Diravi som hämtats från SM. Den var kvick i reaktionerna och hade stark återgång till läge rakt fram när man släppte den (givetvis) enekrade ratten. Ovana förare vinglade fram i CX innan de vant sig.



Hastighetsmätare och varvräknare var utformade som "badrumsvågar", med rullande siffervisning i fönster i stället för mätarnålar. Ovanför fönstren fanns en lång rad kontrollampor med egensinniga symboler. De så kallade satelliterna vid sidan om ratten sköttes med fingertopparna och hanterade signalhorn, blinkers, vindrutetorkare, strålkastare etc. Reglagen inrymdes i en ufoliknande klump där detaljerna monterades separat utanför bilen innan allt placerades på den konkava instrumentpanelen. Tändningsnyckeln var placerad nere till vänster, i lagom knäkrossarhöjd.

"Instrumentbrädan är typiskt fransk i ordets värsta bemärkelse. Såväl hastighetsmätare som varvräknare är utformade som 'TV-skärmar' vilket gör dem betydligt svårare att läsa av än vanliga visarinstrument", skrev reporter Svallner. Men han gillade visningen av motorns oljenivå i form av en kontrollampa: "Man behöver alltså inte öppna huven för sådan kontroll längre".

Inte förrän 1991 lades CX definitivt ner. Då hade drygt 1 170 000 exemplar byggts av sedanversionen och den superrymliga kombi Break, i vilken många svenska landsortsbarn taxifraktades till skolan.



Calle Carlquist

10. Stålkarosserier byggas i Europa.

De första automobilerna voro utan undantag utrustade med karosserier av trä, byggda efter samma principer som vanliga vagnskorgar. Det dröjde emellertid icke länge förrän man började att för de större ytorna använda sig av plåt, men ramverket utgjordes dock fortfarande av trä.

Så kom en dag från Amerika den nyheten, att man där lyckats framställa ett karosseri, utslutande bestående av metall. Men för att bygga dylika karosserier behövdes det maskiner till ett värde av hela förmögenheter. De amerikanska fabrikernas resurser äro i flera fall praktiskt obegränsade, och en av de största fabrikerna förskaffade sig också tillverkningsrätt. För de europeiska fabrikerna ansågos kostnaderna bli för höga, och i Europa hörde man heller intet om saken, tills det började talas om, att André Citroën, grundaren av Europas största automobilfabrik, förvärvat tillverkningsrätten för Europa. I slutet av år 1925 hade han också i närheten av Paris anlagt väldiga fabriker, utslutande avsedda just för tillverkning av stålkarosserier. Och tillverkningen har endast pågått en kort tid, då det tydligt framgick, att denna karosserityp röny ett sådant erkännande, att Citroën-firman bestämde sig för att helt övergå till stålkarosserier för såväl de öppna som för de täckta typerna.

En vagn med stålkarosseri förtjänar att grundligt studeras, och ju mer man ser av den, desto mera tilltalad blir man av densamma. Man finner, att det är verkliga företräden, som den har att erbjuda, och att dessa omfatta både utseende, bekvämlighet och styrka, d. v. s. just de egenskaper, som man mest fäster sig vid i fråga om ett karosseri.

Till det yttre har ett stålkarosseri något på samma gång smäckert och elegant över sig, och alldeles särskilt lägger man märke till lackeringens glans och ovanliga jämnhet. Men så är också vagnen ugnslackerad, vilket är möjligt endast därigenom, att inga beståndsdelar av trä förekomma.

Det inre av vagnen svarar mot det yttre. Mest förvånad blir man över att finna vagnen så rymlig invändigt. Såväl vid förare- som passagerarsätet är utrymmet åtskilligt större än man skulle vara benägen att tro. Och detta gäller icke blott utrymmet för benen utan även bredden. Förklaringen därtill ligger ensamt i konstruktionen, ty det ramverk av stål, som användes vid denna vagn, upptar avsevärt mindre plats än det på en vagn med ramverk av trä. Man vinner härigenom en dryg decimeter, och detta betyder ganska mycket för rymligheten inne i en bil.

Men man lägger också märke till en annan sak. Det är så ljust inne i vagnen, och man har så god »utsikt» över trafiken. De smäckra posterna skymma blott obetydligt.

I samband härmed förtjänas det också att nämnas, att passagerarna i ett stålkarosseri, om en olycka skulle inträffa, utsättas för betydligt mindre risker än en kaross, gjord av trä. En stålkaross kan visserligen bli tillbucklad, men ingen del kan splittras, och det är just träflisorna, som vid olyckshändelser äro så farliga.

Vad den invändiga inredningen av vad den öppna modellen beträffar förtjänar den ett särskilt omnämnande. Dynorna i ryggstöden och vid sidorna på en sådan äro icke gjorda på vanligt sätt, utan som båtdynor, d. v. s. de äro ej fast förenade med karosseriet i övrigt utan blott inlagda i detsamma. Detta är givetvis av betydelse i många avseenden. Dynorna kunna lätt upptagas för vädring och rengöring, men de kunna också lätt repareras och renoveras, om så skulle behövas.

11. Citroën

Publicerad 11 november 2010

Få, om ens något annat bilmärke än Citroën, kan stoltsera med att ha skapat tre verkliga milstolpar. Först kom B7/B11, senare kallade Gangster-Citror, sen följde 2CV och så kom den magnifika Paddan i mitten av 50-talet. Dock började inte Citroëns framgångssaga med en teknisk triumf, såvida man inte räknar de förnämliga kugghjul som lade den ekonomiska grunden för biltillverkningen.



Citroën Traction Avant 15-Six D Berline 1947–54

André Citroëns anor kan spåras ända bort till Polen men det var i Frankrike han verkade och det var där han avled, fattig och nerbruten, just som hans epokgörande modell med framhjulsdraft började nå verklig framgång. Ja, det är verkligen en sorglig historia.

Ljusreklam på Eiffeltornet

1919 byggdes den första Citroën-bilen och den var i stort sett så konventionell som en bil kunde vara vid denna tid. Stela axlar, fyrcylindrig sidventilmotor och treväxlad låda med spaken i mitten.

Alltihop krönt av karosser byggda på trästomme. Bilarna såg inte oävna ut – det var uppenbart att herr Citroën förstod att anlita duktigt folk till alla delar av verksamheten.

Så bra lyckades lanseringen att man redan 1921 byggde 10 000 bilar. Citroën blev en föregångare när det gällde marknadsföring. Sålunda fick hans halvbandvagnar enorm uppmärksamhet när de genomkorsade Sahara 1922–23, vilket ingen bil tidigare lyckats med.

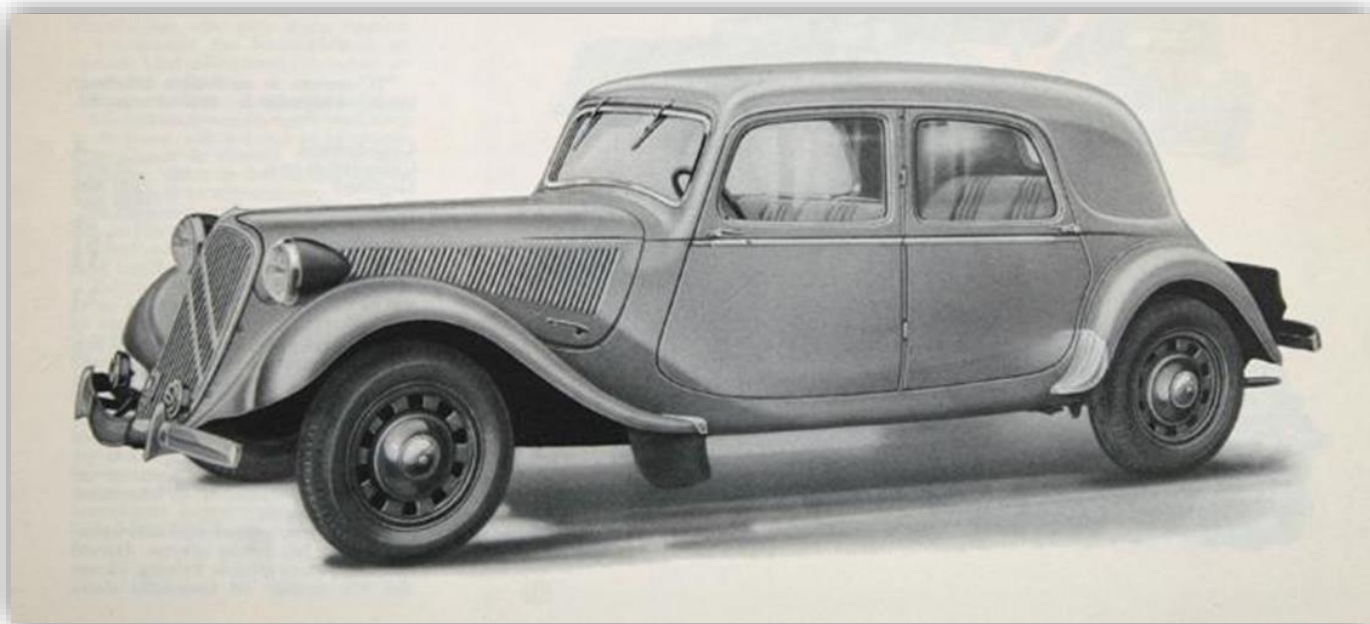
Under många år hade Citroën en anslående ljusreklam på Eiffeltornet – det är klart att bilarna såldes i stora antal!



Citroen Type A 1919

Ända fram till 1934 byggde Citroën helt konventionella bilar men det året lanserades den framhjulsdrivna modell som skulle byggas ända till 1957. Det var en relativt stor vagn med självbärande kaross, utmärkta vägegenskaper och ett utseende som tilltalade de allra flesta.

Åtskilliga versioner tillverkades på flera hjulbaser. I begynnelsen var alla bilarna fyrcylindriga men efter några år presenterades B15 med sexa. Förutom fyrdörrarsvagnarna såldes även mycket eleganta cabrioletter och coupéer, dock inte efter andra världskriget.



*Berline 15. Sexan gav 75 hästkrafter och förbrukade "endast ca. 1,4 l. pr. mil".
En flott vagn.*



2CV 1949–61

Kultbil med nio hästkrafter

På Paris-salongen hösten 1948 presenterades den i många tycke gräsligt fula 2CV. Det var en fantastisk liten bil med självbärande konstruktion, sammankopplad längsgående spjäl-fjädring och fyrväxlad, helsynkroniserad låda.

Självklart var bilen framhjuldriven. 2CV klarade lätt terräng och vägde nästan ingenting. Den var inte snabb och de första motorerna (tvåcylindrig luftkyld boxer) gav bara nio hästkrafter, men en kultbil var född!

1954 begåvades de sexcylindriga vagnarna med nivåreglering och vätskefjädring, en finess som var en av de mest intressanta på nästa stora satsning, DS- och ID-bilarna som först visades 1955.

”Paddan” kom de att kallas i Sverige och kvaliteten de första åren var usel – men vilken fantastisk bil det var! Komforten var fullkomligt sagolik, och inte bara för att mattorna tycktes decimeterdjupa (sådana fuktsamlare de kunde bli!). Citroën har sedan dess inte lyckats göra en mer komfortabel bil, och ingen annan heller.

Snabb och smidig var Paddan också – 1959 vann en Citroën Monte Carlo-rallyt.

1961 lanserades AMI-6, som var en utveckling av 2CV. Utan tvekan var det en av världens fulaste bilar, men det spelade ingen roll; försäljningen gick bra ändå.

Samma motor i 32 år

Citroën må ha varit nyskapande på många sätt men aldrig när det gällde motorerna. Först 1967 avlöstes den motor som satt i ID och som använts sedan 1935. DS-modellen blev efterhand starkare och snabbare och fick dessutom från 1968 ett litet annorlunda utseende fram till.

Då begåvades bilen nämligen med ett strålkastararrangemang där lyktorna rörde sig på kommando av ratten. Fiffigt men inte först i historien.

SM hette den tämligen fantastiska GT-vagn, som Citroën lanserade 1970 efter att ha blivit delägare i Maserati. Motorn var samma sexa som satt i Merak. Konstruktionen var avancerad men dessvärre föga pålitlig.



Ett rymdskepp med fransktalienska föräldrar: Citroën(-Maserati) SM från 1970.

NYTT
Växelströmgenerator
12 volts elektr. system
Centrifugalkoppling

CITROËN
mi 6 WEEKEND
Precisionstillverkning ger många bekymmersfria mil.

AMI 6 var inte vacker men om stationsvagnen Weekend kan man i alla fall säga att den var praktisk.



Full fart på förarlös Padda, bilen som är så smart att den nästan kan köra sig själv... ID 19 kallades denna enklare version av DS. Hydropneumatisk fjädring gav enligt reklamen passagerarna en känsla av att flyga.



2CV 4x4 Sahara 1960–71 (med dubbla motorer, en fram och en bak).

Flera mindre bruksbilsmodeller kom också under 60- och 70-talen, men mest revolutionerande var nog att Peugeot tog över Citroën i mitten av 70-talet, ungefär samtidigt som Paddans efterträdare, CX, var på väg att lanseras.

En liten krumelur på slutet: Citroën-bilar har byggts i åtskilliga länder, bland annat i det forna Jugoslavien. Där kallades bilarna för Tomos, precis som de inhemskt byggda Puch-mopederna!



"STÅL-CITROËN"

är den bästa och största
vagnen i förhållande till priset

Stål-Citroën Sedan 5 350 kr. — Stål-Citroën öppen 4 450 kr.

24 hkr motor — 4-5 sittplatser.

